Deutscher Bundestag
5. Wahlperiode

Drucksache V/1942

Der Bundesminister für Verkehr
A 1 — Steu 15 — 31/67

Bonn, den 22. Juni 1967

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **Maßnahmen zur Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen zum Nachteil der deutschen Seehäfen**
Bezug: **Entschließung des Deutschen Bundestages vom 8. Dezember 1966**
— Umdruck 111, Drucksache V/1187 —

Im Auftrag der Bundesregierung übermittle ich hiermit einen „Bericht über die Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der deutschen Seehäfen".

Die Bundesregierung hat anläßlich der Verabschiedung dieses Berichts am 21. Juni 1967 folgenden Beschluß gefaßt:

a) Der Bundesminister der Finanzen und der Bundesminister für Verkehr werden beauftragt, die Senkung der Treibstoff-Freimenge von 100 auf 50 l einzuleiten und die entsprechenden Schritte — auch im Hinblick auf die EWG — zu unternehmen.

b) Der Bundesminister für Verkehr wird beauftragt

— die Anwendung der EWG-Richtlinie zur Vereinheitlichung gewisser Regeln betr. die Genehmigungen für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten vom 13. Mai 1965 (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften S. 1469/65) mit Nachdruck weiter zu verfolgen und die Einhaltung der bilateralen Kontingente im grenzüberschreitenden Verkehr wirksamer zu überwachen;

— die Erörterungen mit dem belgischen und niederländischen Verkehrsminister über eine Aufhebung der Rückerstattung des Dieselzuschlags zur Kraftfahrzeugsteuer fortzusetzen.

Wegen der weiteren Einzelheiten darf ich auf den beigefügten Bericht Bezug nehmen.

Die Bundesregierung wird die beschlossenen Maßnahmen unverzüglich einleiten und darüber hinaus auch weiterhin bemüht bleiben, die Wettbewerbslage der deutschen Seehäfen im Rahmen der ihr zur Verfügung stehenden Möglichkeiten zu verbessern.

Leber

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53 Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg, Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 6 35 51

Der Bundesminister für Verkehr
A 1 — Steu 15 — 31/67

Bonn, den 21. Juni 1967

Bericht
über die Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der deutschen Seehäfen

I. Vorbemerkungen

Das Plenum des Deutschen Bundestages hat in seiner Sitzung am 8. Dezember 1966 eine Entschließung über die Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der deutschen Seehäfen gefaßt. Die Bundesregierung wurde in dieser Entschließung aufgefordert, bis zum 30. Juni 1967 über die von ihr zur Lösung des Problems erzielten Fortschritte zu berichten.

Neben dem Bundestag faßte der Bundesrat in seiner Sitzung am 22. Dezember 1966 ebenfalls eine Entschließung, mit der die Bundesregierung gebeten wurde, unverzüglich durch nationale Maßnahmen darauf hinzuwirken, die wesentlichen Wettbewerbsverzerrungen vornehmlich auf steuerlichem Gebiet zwischen dem Zu- und Ablaufverkehr mit Lastkraftwagen zu den deutschen Seehäfen einerseits und dem grenzüberschreitenden Verkehr zu den Rheinmündungshäfen andererseits zu beseitigen.

II. Art, Ausmaß und Wirkung der Wettbewerbsverzerrungen

1. Im Vergleich zu den Rheinmündungshäfen ist die Wettbewerbslage der deutschen Seehäfen durch eine Reihe von Faktoren gekennzeichnet, die sich in ihrer Gesamtheit zu ihrem Nachteil auswirken. Sie sind dadurch bestimmt, daß der Verkehr über die deutschen Seehäfen der nationalen binnenländischen Verkehrs- und Tarifordnung unterliegt, während der grenzüberschreitende Verkehr zu den Rheinmündungshäfen von steuerlichen Belastungen weitgehend freigestellt ist und keine gleichartigen tarifarischen Bindungen bestehen.

2. Auf steuerlichem Gebiet ergeben sich große Unterschiede dadurch, daß in den Niederlanden das Dieselöl nur mit 4,88 Pf/l, in der Bundesrepublik Deutschland hingegen mit 33 Pf/l besteuert wird. Die Bundesrepublik Deutschland gewährt den aus ihren Nachbarländern einfahrenden Lastkraftwagen eine Treibstoff-Freimenge von 100 l. Dadurch sind diejenigen Länder nicht unerheblich begünstigt, deren Steuer auf Dieselkraftstoff geringer ist als die steuerliche Belastung in der Bundesrepublik Deutschland.

   Durch diese Regelung ergeben sich im grenzüberschreitenden Verkehr nach den Benelux-Häfen Wettbewerbsnachteile zu Lasten der deutschen Seehäfen, weil der Wettbewerbsbereich der mit dem billigen Dieselöl im Zu- und Ablaufverkehr der Rheinmündungshäfen fahrenden Lkw durch die Freimenge erheblich vergrößert wird.

   Eine besonders schwerwiegende Wettbewerbsverzerrung ist die in den Niederlanden und in Belgien durchgeführte Rückerstattung von Teilen der Kraftfahrzeugsteuer für solche Lkw, die im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt sind. In der Bundesrepublik Deutschland gibt es keine gleichartige Entlastung für die deutschen Verkehrsunternehmer.

3. Die bisherige Handhabung der bilateralen Kontingente für den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr zwischen den Niederlanden und der Bundesrepublik Deutschland wirkt insoweit belastend auf das Wettbewerbsverhältnis, als die Ausnutzung des Kontingents durch die niederländischen Unternehmer bisher nicht voll wirksam kontrolliert werden konnte.

4. Die genannten Wettbewerbsverzerrungen haben zu einer im Verhältnis zu den Rheinmündungshäfen ungünstigen Verkehrsentwicklung der deutschen Seehäfen beigetragen. Die deutschen Seehäfen müssen den Wettbewerb auf der Grundlage erschwerter Bedingungen aufnehmen. Hierbei fällt besonders der Rückgang beim Seehafen-Stückgut ins Gewicht. Zwar ist dieser von einer allgemeinen Umschlagszunahme in den Häfen begleitet, die auf die ständige Ausweitung des Massengutverkehrs und hier vornehmlich auf den zunehmenden Mineralölumschlag zurückzuführen ist. Im Zusammenhang mit den wirtschaftlichen Entwicklungsproblemen der deutschen Seehäfen kommt aber dem Massengutverkehr nicht die gleiche Bedeutung zu wie der lohnintensiven Stückgutladung.

III. Schritte zur Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen

Es ist das Ziel der Bundesregierung, die bestehenden Wettbewerbsverzerrungen im Sinne einer Gleichstellung des Verkehrs über die deutschen Seehäfen mit dem grenzüberschreitenden Verkehr zu den Rheinmündungshäfen so weit wie irgend möglich zu beseitigen. Hierfür ist eine Reihe von Einzelmaßnahmen notwendig, die aufeinander abgestimmt sein müssen, wenn der gewünschte Erfolg eintreten soll. Gleichzeitig ist jedoch zu berücksich-

tigen, daß sich solche Maßnahmen nicht allein auf den Verkehr mit den deutschen Seehäfen auswirken, sondern darüber hinaus im nationalen und internationalen Rahmen von Auswirkungen begleitet sind, die beachtet werden müssen und zu einem schrittweisen Vorgehen nötigen.

Die Bundesregierung hat die in der Entschließung des Bundestages unter 2. Buchstaben a und b genannten Maßnahmen auf dem Gebiet der Beförderung- und Mineralölsteuer sowie allen anderen möglichen Ausgleichsmaßnahmen intensiv geprüft. Sie ist dabei zu folgenden Ergebnissen gelangt:

1. *Beförderung- und Mineralölsteuer*

Mit der Einführung der Mehrwertsteuer zum 1. Januar 1968 wird die Beförderungsteuer entfallen. Bisher vorhandene steuerliche Wettbewerbsverzerrungen auf diesem Gebiet sind damit von diesem Zeitpunkt an beseitigt.

Rückwirkungen, die sich aus der Freistellung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs von der Mehrwertsteuer für die deutschen Seehäfen ergeben könnten, sind durch Einbezug des Verkehrs von und nach den Freihäfen in die Steuerfreiheit im wesentlichen ausgeglichen. Einige noch offene steuertechnische Fragen werden in der noch zu erlassenden Durchführungsverordnung zum Mehrwertsteuergesetz zu regeln sein.

Die Benachteiligung der deutschen Seehäfen, die durch die unterschiedliche Mineralölsteuerbelastung und die bestehenden Freimengen hervorgerufen wird, könnte bis zu einem gewissen Grade durch den von den Küstenländern vorgeschlagenen Ausgleich der Mineralölsteuerbelastung behoben werden. Es handelt sich hierbei um den Zu- und Ablauf von Stückgütern, die im Export und Import mit Lastkraftwagen im gewerblichen Fernverkehr zu und von den Seehäfen befördert werden. Es war jedoch nicht möglich, Umfang und Erfolg einer solchen Maßnahme eindeutig zu bestimmen. Die Höhe des gesamten Ausgleichbetrages konnte in einer Bandbreite zwischen 4,5 und 18,3 Millionen DM ermittelt werden. Um die bestehenden Wettbewerbsverhältnisse der binnenländischen Verkehrsträger Schiene und Straße nicht zu gefährden, müßte auch der Deutschen Bundesbahn für Fahrten mit Seehafengut von und nach den deutschen Seehäfen ein ähnlicher Ausgleich gewährt werden, der von der Deutschen Bundesbahn auf 28,5 Millionen beziffert wurde. Insgesamt wäre damit zu rechnen, daß der Bundeshaushalt zu Beginn der Ausgleichsmaßnahme mit etwa 40 Millionen DM bei voraussichtlich steigenden Beträgen belastet würde.

Es ist außerdem zu berücksichtigen, daß der Ausgleich beispielsweise für das Ruhrgebiet insoweit ohne Erfolg bleiben würde, als aus diesem Raum deutsche Nahverkehrsunternehmer bei günstigem Standort im grenzüberschreitenden Verkehr die Beneluxhäfen bedienen können. Da diese Unternehmer wegen der Nahzonenbegrenzung die deutschen Seehäfen ohnehin nicht erreichen können, kommt für sie ein Mineralölsteuerausgleich nicht in Betracht.

Eine Aufhebung der Nahzonenbegrenzung für den Güternahverkehr würde zu einer empfindlichen Störung der verkehrswirtschaftlichen Ordnung führen.

Mit Rücksicht auf die Unsicherheit des tatsächlichen Erfolges dieser Ausgleichsmaßnahme und wegen der schwierigen Haushaltslage des Bundes sieht sich die Bundesregierung nicht in der Lage, entsprechende Mittel im Bundeshaushalt bereitzustellen.

2. *Treibstoff-Freimenge*

Die Bundesregierung beabsichtigt, die Treibstoff-Freimenge im grenzüberschreitenden Verkehr allgemein auf 50 l festzusetzen und die dafür notwendigen Schritte — auch im Rahmen der EWG — einzuleiten. Damit würde der Wettbewerbsbereich von Fahrzeugen, die mit wesentlich billigerem ausländischen Dieselkraftstoff in die Bundesrepublik einfahren, eingeschränkt werden. Die Bundesregierung erwartet daher von dieser Maßnahme eine fühlbare Verbesserung der Wettbewerbslage der deutschen Seehäfen.

3. *Bilaterales deutsch-niederländisches Kontingent*

Als weitere Maßnahme wird die Bundesregierung auf eine straffere Handhabung und Kontrolle der bilateralen Kontingente für den grenzüberschreitenden Verkehr mit den Niederlanden hinwirken. Mit diesem Ziel müssen bei der Ausnutzung der bilateralen Genehmigungen für den grenzüberschreitenden Güterverkehr mit Lastkraftwagen die Grundsätze der „Richtlinie des Rates vom 13. Mai 1965 zur Vereinheitlichung gewisser Regeln betreffend die Genehmigungen für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten der EWG" (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften S. 1469/65) gehandhabt werden, wie dies bereits gegenüber den übrigen vier EWG-Ländern der Fall ist.

Die Genehmigungen für den internationalen Güterkraftverkehr aus oder nach dem Bundesgebiet oder für den Durchgangsverkehr durch das Bundesgebiet werden künftig auch im Verhältnis zu den Niederlanden von der Bundesrepublik erteilt und zur Ausgabe den zuständigen Stellen des Mitgliedstaates, in dem das für die Beförderung vorgesehene Fahrzeug zugelassen ist, zur Verfügung gestellt. Die Bundesrepublik hat auf diese Weise die Möglichkeit, die Einhaltung des festgesetzten bilateralen Kontingents im deutsch-niederländischen Güterkraftverkehr zu überwachen. Der Bundesminister für Verkehr steht in dieser Angelegenheit mit dem niederländischen Verkehrsminister in Verhandlungen, die eine Anwendung der genannten EWG-Richtlinie im Rahmen einer Neuregelung des Kontingents zum Ziele haben.

4. *Zulassung der sogenannten Rosa-Genehmigungen des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs für den innerdeutschen Zu- und Ablauf zu den deutschen Seehäfen*

   Die Einbeziehung des Zu- und Ablaufverkehrs mit den deutschen Seehäfen in den Geltungsbereich der Sondergenehmigungen für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr (sogenannte Rosa Genehmigungen) kann von der Bundesregierung nicht befürwortet werden. Hierdurch wird das bestehende Kontingent des gewerblichen Güterfernverkehrs für den Binnenverkehr ausgeweitet, ohne daß dadurch die Lage der deutschen Seehäfen im Verhältnis zu den Benelux-Häfen verbessert würde.

5. *Kraftfahrzeugsteuer-Rückerstattung*

   Die Bundesregierung ist intensiv bemüht, daß die Diskriminierung durch die in den Niederlanden und Belgien praktizierte Rückerstattung von Teilen der Kraftfahrzeugsteuer für solche Fahrzeuge, die im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt sind, beseitigt wird. Der Bundesminister für Verkehr steht hierüber z. Z. in Verbindung mit dem belgischen und niederländischen Verkehrsminister.

   Ein von der Bundesregierung bei der Kommission der EWG beantragtes Verfahren, die belgisch-niederländische Erstattungsregelung auf ihre Vereinbarkeit mit dem EWG-Vertrag zu prüfen, schwebt noch.

   Eine Anhebung der sogenannten Ausländer-Tagessätze würde im Verhältnis zu den Niederlanden und zu Belgien ohne Wirkung sein, da mit diesen Ländern Gegenseitigkeitsabkommen zur Vermeidung der Doppelbesteuerung bestehen.

6. *Sondervereinbarungen*

   In der Drucksache V/873 vom 10. August 1966 betreffend „Wettbewerbsverfälschungen der gemeinsamen Verkehrspolitik zu Lasten der deutschen Seehäfen" hatte die Bundesregierung zwar die Zulassung von Sondervereinbarungen für bestimmte Verkehre von und zu den deutschen Seehäfen in einer noch zu bestimmenden Form in Aussicht gestellt.

   Die Bundesregierung hat die verschiedenen Möglichkeiten für die Zulassung von Sondervereinbarungen und die sich daraus ergebenden Fragen eingehend untersucht. Sie ist dabei wegen der auftretenden und zu berücksichtigenden Wirkungen auf die Ordnung des gesamten Verkehrssystems zu dem Ergebnis gekommen, solche Sondervereinbarungen vorerst nicht zu gewähren. Die Bundesregierung prüft aber z. Z., ob nicht in anderer Weise durch tarifarische Maßnahmen den Wünschen der Küstenländer Rechnung getragen werden könnte.

Die Bundesregierung wird auch weiterhin bemüht bleiben, alle sich ihr auf nationaler und europäischer Ebene bietenden Möglichkeiten auszuschöpfen, um die Wettbewerbslage der deutschen Seehäfen zu verbessern.